# Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspreis in Breslau 2 Thlr., außerhalb incl. Porto 2 Thlr. 11¼ Sgr. Insertionsgebühr für den Raum einer fünftheiligen Zeile in Petitschrift 1¼ Sgr.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 447. Mittag-Ausgabe. Siebenundvierzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Dinstag, den 25. September 1866.


## Deutschland.

### O. K. C. Landtags-Verhandlungen.

Berlin, 24. September.

### 21. Sitzung des Hauses der Abgeordneten.

Eröffnung 10¼ Uhr. — Die Tribünen sind überfüllt. Am Ministertisch: die Minister Graf v. Itzenplitz, v. Selchow, v. d. Heydt und die Regierungscommissare Geh.-Rath v. Wolff, Meinecke, Mölle, Wollny, Hammer.

Die Abgg. Rother und v. Skal sind in das Haus eingetreten.

Von dem Oberbürgermeister Hammer in Düsseldorf ist eine Berichtigung des durch den Abg. v. Vincke-Olbendorf neulich angezogenen Artikels der „N. A. Ztg.", betreffend den Empfang der Truppen, eingegangen. — — Der Präsident theilt mit, daß der Abg. v. Vincke-Olbendorf in Folge der Widerlegung durch den Abg. Groote sich das Wort vor der Tagesordnung erbeten, er ihm dasselbe aber nicht ertheilt habe, da der betr. Artikel der „N. A. Ztg." im Hause gar nicht verlesen, sondern nur angedeutet worden und es nicht wünschenswerth sei, die Sache so weit auszuspinnen. (Bravo rechts.)

Der erste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht der Commissionen für Finanzen und Handel, betreffend den Verkauf der westfälischen Staats-Eisenbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft.

Sie tragen mit allen gegen 4 Stimmen darauf an, dem Gesetzentwurfe die verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.

Von den Abgg. Dr. Hammacher, Elven, Berger (Solingen), Dr. Becker ist der Abänderungsantrag gestellt worden: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen, die königliche Staatsregierung aufzufordern, der Landesvertretung einen Plan über die beabsichtigte Veräußerung von Staats-Eisenbahnen vorzulegen, bis dahin aber den Verkauf einzelner Eisenbahnstrecken auszusetzen".

Der Antrag wird aus den Reihen der Fortschrittspartei und des Centrums ausreichend unterstützt.

Abg. Hammacher (gegen den Antrag): Wäre das in der Vorlage hervorgehobene Motiv der acuten Nothwendigkeit der Geldbeschaffung für bestimmte Zwecke nicht dermalen in Wegfall gekommen, so würde mein Gewissen beunruhigt sein, ob ich meine aus den Thatsachen entnommenen Bedenken gegen den Vertrag hier zum Austrag bringen dürfte, denn ich bin entschlossen, die Regierung im Gebiete des Finanzwesens zu unterstützen. Mich leitet ferner nicht die Vorliebe für Staatsbahnen, obwohl ich ihre wohlthätige Wirkung für einzelne Landestheile und die Reform des gesammten Eisenbahnwesens anerkenne. Der Verwaltung der Staatsbahnen verdanken wir die Einführung der vierten Wagenclasse, die Verallgemeinerung des Pfennigtarifs für Erzeugnisse der Landwirthschaft, für Roheisen und Eisenfabrikate. Ich erinnere an das Verdienst der herzogl. braunschweigischen Verwaltung um den rationellen Aufschwung, an das Verdienst des belgischen Staatsbahnwesens um die Tarifreformen für Personen, die im verflossenen Jahre vollzogen sind. Gleichwohl erscheinen mir die wirthschaftlichen, rechtlichen und moralischen Bedenken gegen das Staatsbahnwesen als die durchschlagenden und entscheidenden, so daß ich das preußische Volk und Abgeordnetenhaus dazu beglückwünschen kann, wenn die Regierung jetzt auf dem Wege ist, die Staatsbahnen, die ihrem Zwecke gedient haben, wieder Privathänden zu übergeben. Ich bin also nicht gegen den Verkauf der Westfälischen Staatsbahn, weil sie in die Hände einer Privatgesellschaft übergehen soll, möchte aber darauf aufmerksam machen, daß sich auch die Bergisch-Märkische in der Verwaltung des Staates befindet. Der jeweilige Handelsminister ist der oberste Chef des Privatinstituts, welches man Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft nennt.

Dieser Verkauf heilt also nicht die Schäden, deren Heilung wir von dem Uebergang einer Staatsbahn in Privathände erwarten. Nichts ist natürlicher, als daß bei einer solchen Gestaltung das Vertrauen zu der Objectivität der Entscheidung der Verwaltungsbehörden bei concurrirenden Interessen der unter Staatsverwaltung stehenden Staatsbahnen leidet. Die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen communiciren unmittelbar mit dem Handelsministerium, die unter Privatverwaltung stehenden erst durch das Medium des Eisenbahn-Commissariats. Bei einer concurrirenden Bewerbung um den Ausbau einer Strecke eines Steinkohlenreviers wurden die Bewerbungsgesuche der Privatgesellschaften der königlichen Direction der Bergisch-Märkischen zur Begutachtung eingesandt, obwohl diese selbst in Mitbewerbung trat. (Hört! Hört!) Niemand, auch nicht der von mir hochverehrte Herr Handelsminister beabsichtigt, daß das Recht auf diesem Gebiete leide und das Vertrauen auf die Objectivität in der Handhabung des Concessionswesens schwinde. Ich will nur die für den Verkauf einer Staatsbahn im Voraus Eingenommenen dahin aufklären, daß sie ihre Erwartungen von dem Verkauf der Westfälischen an die Bergisch-Märkische getäuscht sehen dürften. An sich habe ich nichts gegen diesen Verkauf, nur nicht jetzt und nicht unter Bedingungen, durch die das Interesse des Staates geschädigt wird.

Die Vertreter der Regierung haben nun allerdings erklärt, daß die Loyalität der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Entgegenkommen in so schwerer Zeit auch erfordere, daß man wiederum loyal gegen dieselbe verfahre. Sehen wir uns aber einmal den Vertrag an, so werden wir bemerken, daß von einer solchen so hervorragenden Loyalität durchaus nichts zu bemerken ist. Es war allerdings eine Baarzahlung von 6 Millionen Thalern ausbedungen, in einem späteren Paragraphen aber gesagt, daß, wenn das Geld nicht zu beschaffen wäre, Obligationen dafür gegeben werden sollten.

Mir will es auch vorkommen, daß seit dem Frieden von Nikolsburg der Vertrag eine Aenderung erfahren hat; zu dieser Vermuthung bringt mich der im § 8 vorbehaltene Rückkauf der Strecke Rheine-Osnabrück. Denn Ende Mai, als über den Vertrag verhandelt wurde, hat man doch wohl kaum schon an eine Vereinigung von Hannover mit Preußen gedacht. — An der Spitze der Deputation der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, die über den Kauf verhandelte, stand der Geh. Commercienrath Daniel v. d. Heydt. Von diesem kann man doch wohl annehmen, daß er sich lediglich von der pflichtmäßigen Wahrnehmung der Interessen der Gesellschaft, die er zu vertreten hatte, nicht aber von Loyalitäts-Rücksichten bestimmen ließ. — Durch die Erwerbung von Hannover und Kurhessen ist nun aber der Werth der betreffenden Bahnstrecke bedeutend gestiegen. So wesentliche Aenderungen in den Verhältnissen machen für die Landesvertretung, die die finanziellen Interessen des Landes zu wahren hat, die Rücksichtsnahme auf die Loyalität der Berg.-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Unmöglichkeit. Die Kaufbedingungen sind sehr günstig für den Käufer, nicht aber für den Verkäufer, den preußischen Staat. Durch die Beseitigung der der Verkehrsentwickelung so hemmend gewesenen Kleinstaaterei ist ein ganz neuer Wendepunkt für die Bahnstrecke eingetreten. — Ich kann deshalb zur Zeit unmöglich für den Verkauf stimmen und bitte Sie, den von mir mitunterzeichneten Abänderungsantrag anzunehmen. (Beifall links.)

Abg. Heise (für den Antrag): Ich werde für die Regierungsvorlage stimmen, und zwar hauptsächlich aus Rücksichten der Loyalität. Die Staatsregierung darf von dem, was sie in schweren Zeiten von der Gesellschaft erlangt hat, jetzt in für sie günstigen Zeiten nicht zurücktreten. Eine derartige Loyalität verlangt man von einem Privatmann, um so mehr vom Staate. Dazu kommt, daß es sich hier um die Veräußerung einer Staatsbahn handelt, daß der Staat hier noch immer seinen Einfluß behält, da er ja die Aufsicht über die Bergisch-Märkische Eisenbahn hat, was ich für einen wesentlichen Vortheil halte. Aber vor Allem liegt dieser Verkauf im Interesse der ganzen Industrie durch die Herstellung eines großen einheitlichen Bahnsystems. Der Herr Vorredner hat ausgeführt, daß er blos für jetzt gegen den Verkauf sei, weil sich die Entwickelung der Bahn noch nicht übersehen lasse, und hat ein großes Gewicht auf den Ausbau der andern Bahnen gelegt. Inzwischen ist ja aber auch ein anderes Project aufgetaucht, das der Westfälischen Bahn sehr viel Abbruch thun wird, das ist die Berlin-Lehrter Bahn. Die Aussichten der Westfälischen Bahn können daher als glänzende kaum bezeichnet werden. Dazu kommen die ungünstigen Gebietsverhältnisse, sowie der Umstand, daß sich der Verkehr auf der Westfälischen Bahn, wegen der sie von allen Seiten umgebenden Concurrenz, sich nur nach einer Seite hin erstreckt. Die Bahn wird ferner, wenn sie in den Händen des Staates bleibt, in der nächsten Zeit sehr viel Geld erfordern. M. H., ich bin selber 6 Jahre lang Director der Westfälischen Bahn gewesen und kenne daher die in Frage kommenden Verhältnisse ziemlich genau. Es wird ein zweiter Schienenweg gebaut werden müssen, die Bahnhöfe müssen erweitert werden, und alles dies, da die Staatsbahnen keinen Erneuerungsfond besitzen, aus Staatsmitteln. Daraus geht hervor, daß, wenn auch für den Augenblick die Rente von 3½ pCt. nicht als eine erhebliche erscheint, sie doch mit Rücksicht auf den in nächster Zukunft nöthigen Mehraufwand als eine genügende angesehen werden muß.

Von den Abg. Michaelis und Reichenheim wird folgender Antrag eingebracht: „Das Haus wolle beschließen, die Erwartung auszusprechen, die königliche Staatsregierung werde baldmöglichst die bestehenden Verträge über staatliche Verwaltung von Privatbahnen lösen und die Privatbahnen ihrer eigenen Verwaltung zurückgeben."

Abg. v. Kirchmann (gegen den Commissions-Antrag): Wenn man das Geschäftsleben und die Geschäftsstockung im Monat Mai in's Auge faßt, so muß man schon im Allgemeinen zu dem Schlusse kommen, daß die Regierung damals nur ungünstige Verträge hat abschließen können. Und das läßt sich denn auch in den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Contractes erkennen. Die Regierung bekommt, wenn die Gesellschaft nicht will, keinen Groschen Geld. Das Ziel, welches die Staatsregierung verfolgte, nämlich die Erlangung von baar Geld, konnte nur erreicht werden durch das Opfer des halben Werthes der Bahn. Alle diese Betrachtungen lassen dies Geschäft als ein für Kriegs- wie Friedenszeiten sehr nachtheiliges erscheinen, um so mehr, als in den letzten Jahren sich die Einnahmen bei Weitem besser gestellt haben als früher. Und wenn ich jetzt von Seiten der Regierung höre, wie wenig rentabel diese Bahn sei und sein werde, so frage ich mich, wie ist es möglich, daß die Regierung diese Bahn, die sie jetzt für so werthlos erklärt, überhaupt erbaut hat. Um mich darüber zu informiren, habe ich mich in den Motiven umgesehen, mit denen die Regierung damals den Bau der verschiedenen Bahnstrecken begleitet hat, und habe darin gefunden, daß selbst der Herr Finanzminister damals von seinen heutigen sehr verschiedene Ansichten über die Rentabilität der Bahn gehabt. (Redner verliest verschiedene bezügliche Aeußerungen.)

Das ist alles das Gegentheil von dem, was heute behauptet wird. Es wird so viel von der Loyalität der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gesprochen; aber wenn dieselbe die Staatsbahn übernimmt für drei Viertel ihres Werthes und diesen Werth in Obligationen bezahlt, so weiß ich wahrhaftig nicht, wo da die Loyalität steckt, und kann ich daher auch durchaus nicht anerkennen, daß wir moralisch und rechtlich verpflichtet sind, an dem Vertrage festzuhalten. Wir sind ja der Ansicht, daß die Staatsbahnen womöglich alle aus dem Staatsbesitz in den Privatbesitz übergeben müssen, aber das schließt doch nicht ein, daß man sie nun à tout prix losschlägt.

Regierungs-Commissar v. Wolff: Die Gegner des Vertrages führen die auf politischem Gebiete vorgegangenen Veränderungen als ein Moment an, welches gegen die Genehmigung des Vertrages spreche. Aber gerade mit diesen politischen Veränderungen, meine ich, ist eine doppelte Veranlassung gegeben, zur Veräußerung dieser Staatseisenbahn zu schreiten. Der Herr Abgeordnete Hammacher hat an Ostfriesland erinnert; diese Provinz ist sehr herabgesunken, ihr früher bedeutender Handel ist ein ganz unbedeutender geworden. Ein Mittel nun, demselben wieder aufzuhelfen, ist es gerade, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Interesse daran zu geben; ein solches hat bisher weder diese noch die Köln-Mindener daran, während es im Gegentheil letzterer daran lag, die Transporte statt nach Emden nach Hamburg und Bremen oder den Niederlanden zu führen. Wir haben Ostfriesland mit Freuden aufgenommen in den preußischen Staat; wollen Sie dahin wirken, daß dies Land wieder zu der Blüthe gelangt, die es früher unter der altpreußischen Herrschaft gehabt, so haben Sie alle Veranlassung, dem Antrage der Regierung Ihre Zustimmung zu ertheilen. Die Gesellschaft hat den vollen Werth der Rente gegeben, wenn man die in nächster Zeit erforderlichen Betriebs-Ausgaben in Rechnung zieht. Die vom Herrn Vorredner verlesenen früheren Aeußerungen von Vertretern der Regierung, betreffend die Westfälische Eisenbahn, können den Gegnern des Vertrages keine Motive zu ihrer heutigen Abstimmung geben. Es ist richtig, daß die Regierung damals jene Hoffnungen begte, aber gerade die gegenwärtige Vorlage beweist, daß diese Hoffnungen sich nicht realisirt haben.

Handelsminister Graf Itzenplitz: M. H., ich will mir erlauben, mich über die Amendements auszusprechen, die erst heute verlesen und unterstützt worden sind. Es ist gesagt worden, die Regierung möge einen Plan über die beabsichtigten Veräußerungen der Staatseisenbahnen vorlegen. Ich glaube, daß das System, das wir gegenwärtig haben, gerade das richtige ist, daß wir selbstverwaltend, controlirend, ordnend, die Concurrenz jeder Art miteinander unterstützen. Es entwickelt sich daraus eine dem Publikum und dem Handel nützliche Rivalität. Die Staatseisenbahnen haben, abgesehen davon, daß der Staat kein schlechtes Geschäft mit ihnen macht, auch mannigfache Vortheile für das Publikum. Wenn z. B. irgendwo ein Artikel zu hoch tarifirt ist, so wird bei den Staatseisenbahnen die Heruntersetzung des Tarifs befohlen, und dann können vor der öffentlichen Meinung die Privat-Eisenbahnen nicht umhin, ihn gleichfalls herunterzusetzen, was unter anderen Umständen schwerlich geschehen würde. Oder wenn Nothstände in einer Provinz eintreten, so wird der Transportpreis für die betreffende Waare bei den Staatsbahnen heruntergesetzt und die anderen Eisenbahnen müssen dann folgen. Also die Staatsbahnen haben wirklich für das Land ihr großes Gute. Umgekehrt wieder möchte man sagen, die Staatsbahnen passen nicht recht auf und sind lässig in manchen Verbesserungen. In dieser Beziehung sind dieselben wieder durch das gute Beispiel der Privateisenbahnen gezwungen, dieselben auch einzuführen. Es läßt sich auch nicht sagen, es wäre das Allerschlechteste, Staats-Verwaltung bei einer Bahn, die einem Anderen gehört. Das ist auch eben nur Theorie, während sich praktisch die Sache ganz anders stellt. Die Bergisch-Märkische Bahn z. B., bei der der Staat auch die Oberaufsicht hat, blüht sehr und dehnt sich immer weiter aus.

Ich kann also nur wünschen, daß wir bei dem, was wir jetzt haben, verbleiben. Ich habe der Entwickelung der Privatindustrie die allergrößte Freiheit gelassen und halte das auch für nothwendig, und ich wünschte nur, daß dies Haus und der Finanzminister mir einen Fonds bewilligen, wie er bei den Chausseen besteht, und der wie eine Zauberformel hier gewirkt hat. Dann werden wir dahin kommen, daß die Bahn vielleicht nicht mehr 12—17 pCt. einbringt, aber daß das Publikum und das Land alle Wohlthaten derselben empfinden. Also ich will nicht sagen, daß nicht irgend eine Staatsbahn auch außer dieser verkauft werden könnte, aber das Princip, alle Staatsbahnen abzuschaffen, halte ich entschieden für ein unrichtiges. Einer der Herren Vorredner hat gemeint, die Staatsregierung hätte bei Abschluß des vorliegenden Vertrages nicht an die Erwerbung Hannovers gedacht; nun, ich will mich darüber nicht näher aussprechen, es lag doch aber das bei günstigen Erfolgen ziemlich nahe. Ein anderer Redner hat gesagt, wir schilderten jetzt die Westfälische Bahn als sehr werthlos. Meine Herren, das ist Niemandem eingefallen, es ist nur gesagt worden, daß jetzt verschiedene andere Umstände eingetreten sind, die den erwarteten Gewinn verkleinern werden. Jedenfalls aber möchte ich doch bitten, auf die beiden erst heute eingelaufenen Amendements keine Rücksicht zu nehmen. Nach der Schablone läßt sich der Verkauf der Staatseisenbahnen nicht machen. Ich kann darüber nichts aussprechen und am allerwenigsten gegenwärtig, wo ich 150 Meilen Staatseisenbahnen wieder zu bekommen habe. (Bravo rechts.)

Ein Antrag auf Schluß der Generaldiscussion wird abgelehnt.

Es erhält nochmals das Wort der

Handelsminister Graf Itzenplitz: Ich habe meinen Worten noch Einiges hinzuzufügen, indem ich auf die mehrfach ausgesprochene Loyalität der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft komme. Es ist gesagt worden, wenn jene Männer aus Loyalitätsrücksichten der Staatsregierung etwas zum Nachtheil ihrer Gesellschaft bewilligt hätten, so sei das von ihrem Standpunkte aus nicht zu rechtfertigen. Ja das ist ein Fall wie der, wenn ein armer Mann den reichen um Geld bittet und dieser hat es dann in der Hand ihm das Geld zu dem Preise zu geben, wie viel es ihm selber kostet, oder dessen Noth zu benutzen und von ihm einen höheren Preis zu verlangen. Das ist das Feld, auf dem sich mit voller Pflichttreue die Männer der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bewegen konnten, und — glauben Sie es mir als ehrlichem Manne — sich auch bewegt haben. Ich habe damals noch andere Verhandlungen geführt und dabei den Unterschied zwischen loyalen und illoyalen Angeboten gemerkt. Allerdings wird durch die Bahn Buke-Kreiensen die Westfälische Eisenbahn gebessert werden, aber so enorm ist die Sache doch nicht. Und der Staat würde außerdem auch nicht im Stande sein, den Vortheil so zu benutzen, wie es eine Privatgesellschaft im Stande ist. Es ist uns ferner der Rath ertheilt, das Stück der hannoverschen Bahn, das wir jetzt zu bekommen haben, mit zu verkaufen. Das wird vielleicht in der Zukunft geschehen. Wenn ich übrigens inzwischen finde, daß die Tarife auf der hannoverschen Westbahn unrichtig sind, so ändere ich sie, da habe ich Niemanden zu fragen und außerdem habe ich immer gefunden, daß ich mit den Vertretern der Bergisch-Märkischen Bahn leichter zum Ziele gekommen bin, als mit manchen Anderen. Nehmen Sie das Gesetz also an; es wäre sehr wenig einladend, wenn Sie den Verkauf der Staatseisenbahn zwar fordern, aber die Genehmigung dessen verweigern.

Abg. Michaelis (für den Antrag): Wir nehmen in der vorliegenden Frage eine seltsame Umkehrung der Auffassungen wahr: Die Linke widersteht einem ersten Schritt zur Beseitigung der Staatsbahnen und die Rechte unterstützt ihn. Der Abgeordnete v. Kirchmann hat a priori beweisen wollen, daß die Bahn, weil vor dem Kriege, zu billig verkauft sein müsse. Aber er hat außer Acht gelassen, daß sie für 12 Millionen baar und ungefähr für fünfzehn Millionen in Obligationen verkauft worden ist. Diese Differenz von 25 Procent im Kaufschilling ist ein Wachsthum desselben, welches die Differenz zwischen Kriegs- und Friedenscoursen ausdrückt. Diese Obligationen sind Hypotheken nicht blos auf die Westfälische, sondern auf die gesammte Bergisch-Märkische Bahn. Es ist ferner auf die Herstellungskosten der Bahn im Vergleich zu dem Kaufschilling hingewiesen und dabei der Werth mit den Herstellungskosten verwechselt worden. Viele Dinge kosten mehr als sie werth sind. Die finanzielle Seite des Geschäfts mag von ungewissem Werthe sein, aber ich halte dafür, daß der Sperling in der Hand besser ist als die Tauben auf dem Dache. Die Berechnung des Preises der Bahn zu 15 pCt. entspricht dem Marktpreise anderer Eisenbahneffecten derselben Rentabilität, ja geht noch über ihn hinaus. Die Zukunft der Westfälischen Bahn mag unsicher sein, weil sie u. A. in eine Gebirgsbahn ausläuft. Aber die Gegner des Vertrages, die Mitglieder der Budgetcommission gewesen sind, werden mit mir zugeben, daß unser Einfluß auf die Einnahmen aus den Eisenbahnen gleich Null war, daß der Handelsminister durch Ersparungen oder Ausgaben, je nachdem es ihm paßt, die Einnahmen groß oder klein erscheinen lassen kann, und daß er die Macht hat, durch die Staatsbahnen einzelne Landestheile zu belohnen oder zu strafen.

Wir haben es jetzt in der Hand, diesen Staat im Staate zu beseitigen, wenigstens den ersten Schritt zu seiner Zerbröckelung zu thun, und wer weiß, ob die Regierung nach Ablehnung des vorliegenden Vertrages über's Jahr einen neuen vorlegt. Seien Sie nicht bureaukratischer als der Handelsminister, nicht fiscalischer als der Finanzminister! Das Land und seine constitutionelle Entwickelung wird es Ihnen danken, wenn Sie den ersten Schritt zur Dismembrirung der Staatsbahnen thun.

Abg. Elven (gegen den Antrag): Der Herr Vorredner wirft uns vor, daß wir uns selbst untreu geworden seien. Dem ist nicht so. Er hält seinerseits starr an den Consequenzen seiner Theorie fest, während wir die factische Seite des Geschäftes nicht vergessen. Ich bin wohl im Princip gegen Staatsbahnen, aber darum nicht für ihren Verkauf à tout prix. Durch die Erwerbung der hannoverschen und kurhessischen Bahnen ist der Charakter und Werth der westfälischen völlig verändert. Man mag die Omnipotenz des Staates über die Eisenbahnen nicht wollen, aber man darf das Herz der großen, bis an's Meer gehenden Bahn nicht herausreißen, um es in Privathände und zwar in solche zu legen, die im Voraus Concurrenz gegen das neue Project machen. In einer Conferenz der westfälischen Abgeordneten war auch nicht eine Stimme für den Vertrag; selbst diejenigen verwarfen ihn, die ihn früher genehmigen wollten. (Beifall links.)

Die General-Discussion wird nach einigen Bemerkungen des Referenten Hoffmann geschlossen. Es folgt die Special-Discussion über § 1, welcher die Ermächtigung für den Handelsminister enthält: das volle Eigenthum der Westfälischen Staatsbahn der Bergisch-Märkischen zu übertragen.

Abg. Michaelis verwahrt sich gegen den Vorwurf, den Verkauf einer Staatsbahn à tout prix empfohlen zu haben. Die Besprechung der westfälischen Abgeordneten sei ein Vorgang, der außerhalb der Berathungen dieses Hauses falle. Er selbst sei Westfale und liebe seine Heimath, könne aber seine Landsleute nicht von dem Vorwurf freisprechen, daß sie das Wesen der „kleinen Stadt" darstellten.

Abg. Berger (Solingen) weist durch zwei Karten, die er dem Hause vorzeigt, den veränderten Charakter der Westfälischen Staatsbahn vor und nach dem Kriege nach, schildert die Chancen derselben für die Zukunft und spricht die Besorgniß aus, daß die Aussicht für den südlichen Theil der Provinz, des sogenannten Herzogthums Westfalen, die gewünschten Eisenbahnlinien zu bekommen, nach Genehmigung des Vertrages weit schwinden werde. Reg.-Commissar v. Wolff beruhigt ihn darüber.

Abg. Dr. Becker kritisirt die bisherige Verwaltung der westfälischen Bahn, die in den Jahren 1856—64 ihre Personenwagen vermindert und ihre Güterwagen von 736 nur bis auf 838 vermehrt habe. Nicht das nothwendigste Material sei angeschafft. Man habe nach der Rede des Herrn Handelsministers allen Grund, den im Publikum und in der Presse verbreiteten Gerüchten Glauben zu schenken, daß weitere Verkäufe von Staatsbahnen, so der nassauischen an die rheinische, bevorständen. Dies sei eine Monopolisirung der bedenklichsten Art, welche an die Vorgänge eines Nachbarstaates und die dort herrschende Corruption erinnere.

Handelsminister Graf Itzenplitz: Ich habe das Gegentheil von dem gesagt, was der Herr Vorredner mich sagen läßt. Was seine Insinuation betrifft, so kommt sie noch nicht dem Gleichmuth gleich, mit dem ich sie angehört.

Abg. v. Vincke greift den Vertrag ebenfalls heftig an und hofft, daß die Regierung, die ihn pflichtgemäß vorgelegt habe, froh sein und dem Hause danken werde, wenn sie durch sein Votum von ihm befreit würde.

Abg. Harkort ist auf der Tribüne leider ganz unverständlich.

Die Debatte ist geschlossen; es folgen persönliche Bemerkungen.

Abg. Michaelis constatirt gegenüber einer Aeußerung des Abgeordneten v. Vincke, daß er von der Provinz Westfalen nicht als einem Kleinstaat, sondern einer kleinen Stadt gesprochen und dabei die genaue gegenseitige Kenntniß der localen Verhältnisse im Auge gehabt habe.

Abg. Dr. Becker verwahrt sich dagegen, daß es eine Insinuation gewesen als er bemerkt habe, daß das Gerücht von einer Veräußerung der nassauischen Staatsbahn nicht widerlegt worden sei durch die heutigen Aeußerungen des Handelsministers. Er citirt zum Beweise dafür die Stelle aus dessen Rede, welche darauf hinweist, daß auch von den neu erworbenen Bahnen die ein oder die andere verkauft werden könne.

Abg. Heise protestirt gegen den Vorwurf, welchen der Abgeordnete Becker gegen die schlechte Direction der Westfälischen Staatsbahn ausgesprochen. Er selbst sei Mitglied derselben gewesen und deshalb zur Abwehr berechtigt. Er führt aus, warum kein neuer Personenwagen angeschafft worden und die Güterwagen nur eine sehr geringe Vermehrung erfahren und schließt mit der Bemerkung, daß der Abgeordnete Becker mithin nur ein persönliches Urtheil ausgesprochen, auf welches er seinerseits sehr geringes Gewicht lege. Nach einer kurzen Entgegnung Beckers geht man zur Abstimmung über § 1 über. Für denselben erhebt sich nur ein Theil der Conservativen, die Abgg. Graf Schwerin und Eynern, dagegen die gesammte Linke, das Centrum, sowie die äußerste Rechte, mit der letzteren auch Abgeordneter v. Bodelschwingh. § 1 ist abgelehnt.

Präsident v. Forckenbeck: Nach dem Ausfall der Abstimmung vermuthe ich, daß die Regierung kein Interesse an der Fortführung der Debatte hat. Der Handelsminister bestätigt das, indem er hinzufügt, daß die Regierung ihre Vorlage nicht zurückziehe, sondern als abgelehnt betrachte. Die Resolution Hammacher, für die sich nur ein Theil der Linken erhebt, wird abgelehnt, die Resolution Michaelis zurückgezogen. — (Die Minister v. Roon und Graf zu Eulenburg treten ein.)

Der Präsident will zum zweiten Gegenstand der Tages-Ordnung, dem Gesetzentwurf, betreffend den außerordentlichen Geldbedarf der Militär- und Marine-Verwaltung, übergehen. Es wird Vertagung verlangt, doch stimmt für dieselbe nur eine Minorität. Man geht an die Feststellung der Rednerliste. Einige 20 Redner aller Fractionen haben sich gegen die Commissions-Anträge eintragen lassen. Der erste derselben, nachdem der Berichterstatter Abgeordnete Hagen auf das Wort verzichtet, ist

Abg. v. Kardorff: Es sind bereits viele Fragen, bei denen sich die Parteien schroff gegenüber standen, durch ein gewisses patriotisches Nachgeben gelöst worden, und dies wird hoffentlich auch bei dieser Vorlage der Fall sein. Es ist ein gutes Zeugniß für diejenigen Theile der liberalen und conservativen Parteien, daß sie ihren besonderen Standpunkt den großen nationalen Zielen

der Regierung unterordnen. Wozu sollten wir jetzt dem Finanzminister gegenüber feilschen und markten? Was sind 30 oder 60 Millionen gegenüber den großartigen Erfolgen und den noch ungelösten Aufgaben unserer auswärtigen Politik. Man weist auf die volkswirthschaftlichen Nachtheile des Staatsschatzes hin, aber können nicht Fälle vorkommen, wo es der Regierung selbst bei den größten Opfern unmöglich ist, eine Anleihe zu effectuiren? Ich halte allerdings die finanziellen Bedenken für nur vorgeschoben, um die politischen zu verdecken. Ein großer Theil des Hauses hegt noch immer ein Mißtrauen gegen die Staatsregierung, man meint, sie werde diesen großen Credit zur Unterdrückung der verfassungsmäßigen Freiheiten, zur Entwickelung des Cäsarismus mißbrauchen. Dies Mißtrauen läßt sich schwer mit der Annahme der Adresse, mit der Ertheilung der Indemnität, mit der Bewilligung des Credits von 154 Millionen, mit der Anerkennung der vollbrachten Leistungen vereinen. Es sind in diesem Hause Viele, welche vor Ausbruch des Krieges für die bekannten Friedens-Resolutionen gewirkt haben, tragen Sie jetzt diesem Friedens-Bedürfnisse Rechnung; mit der Annahme der Regierungs-Vorlage votiren Sie eine Friedens-Adresse an das Ausland. (Bravo rechts.)

Es werden darauf die beiden von den Abgg. Twesten und Michaelis-Roepell eingebrachten Abänderungs-Anträge, deren Wortlaut bereits mitgetheilt worden, genügend unterstützt.

Abg. Reichensperger (für den Commissionsantrag): Die Gründe, die mich bewegen, die Regierungsvorlage abzulehnen, sind hauptsächlich politischer Natur. So lange, bis die Regierung nicht in verfassungsmäßige Bahnen eingelenkt ist, kann ich ihr einen solchen Credit nicht bewilligen. Gerade die Erklärung des Finanzministers in der Commission, daß die Regierung selbst gegen das Votum der Kammer sich das Geld verschaffen werde, bestärkt mich darin. Die Regierung muß das Votum der Kammer respectiren. Die einzig mögliche Definition einer verfassungsmäßigen Regierung ist die, daß die Regierung einsieht, daß ihre Intentionen nicht allein maßgebend sind. Auf dem eingeschlagenen Wege wird sie sicherlich nicht weit kommen; fährt sie indeß trotzdem fort, so wird sie es sich selbst unmöglich machen, die Staatsgeschäfte weiter zu führen. Die Motive des Amendements Twesten begreife ich nicht. Die Hauptsache ist, daß wir auf dem Rechtsboden stehen bleiben; in der Wahrung des verfassungsmäßigen Rechtes sehe ich die einzige Möglichkeit, in Zukunft in geordnete Zustände hineinzukommen. — Die Sprache, welche die Staatsregierung jetzt gegen uns führt, ist die Sprache eines Siegers gegen Besiegte; als besiegt aber kann ich das preußische Volk, das noch vor wenigen Tagen große Siegesfeste gefeiert, ebenso wenig anerkennen, als seine Vertreter. (Bravo links, Widerspruch rechts.) Noch in einer der letzten Sessionen hat ein Abgeordneter von jener Seite den Antrag mitunterstützt, eine Adresse an Se. Majestät den König zu richten, um denselben zu bitten, daß er die Initiative zur Lösung des Verfassungsconflictes ergreifen möge. Heute scheint jener Herr wieder anderer Ansicht zu sein. Sei dem, wie ihm wolle, das Abgeordnetenhaus kann nur stimmen auf Grund der bestehenden Verfassung, und hiernach kann ich lediglich den Commissions-Antrag annehmen. (Bravo links, Zischen rechts.)

Der Antrag auf Vertagung wird gestellt, aber abgelehnt.

Abg. Glaser (gegen den Commissionsantrag): Das Votum Ihrer Commission geht dahin, der Regierung nicht die Mittel zu bewilligen, die eine Bereitstellung zur Begegnung aller Eventualitäten erheischt. Der Hauptgesichtspunkt ist jedenfalls die Frage des Staatsschatzes. Von einigen Seiten wird die Errichtung eines Staatsschatzes überhaupt gemißbilligt vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus und nur geduldet zeitweise aus politischen Rücksichten. Ich bin nicht dieser Ansicht, sondern halte die Füllung eines Staatsschatzes auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus für gerechtfertigt. Alles, was man gegen die Bildung eines Staatsschatzes vorbringt, sind Vortheile, von der Privatwirthschaft übernommen. Die Ausgaben für den Krieg sind nun einmal nicht zu vermeiden, und die Frage kann nur die sein, wie sie am besten, schnellsten und billigsten aufzubringen sind. Kurz vor dem Ausbruch eines Krieges ist nun bekanntlich Geld nur sehr schwer und mit großen Opfern aufzubringen, so daß der Zinsverlust durch den Staatsschatz durchaus geringfügig hiegegen ist.

Ich muß mich aber ebenso gegen beide Amendements erklären, indem mir das von Twesten nachtheilig vom national-ökonomischen Gesichtspunkte zu sein scheint, da man ja möglicherweise 1870 zu günstigeren Bedingungen Geld bekommen kann, als heut auf die von Herrn Twesten vorgeschlagene Weise; die Grenzen, die das Amendement Michaelis-Röpell steckt, sind aber auch nicht annehmbar, da die ausgeworfene Summe für den Unterhalt der Armee in den ersten Monaten nicht ausreicht. — Wer also, m. H., die Ehre und den Vortheil unseres Landes im Auge hat, wird für die Regierungsvorlage stimmen müssen. (Bravo rechts, Zischen links.)

Der Antrag auf Vertagung wird wiederum gestellt und angenommen. — Es folgen persönliche Bemerkungen.

Abg. Wagener: Der Abg. Reichensperger hat einen von mir unterstützten Antrag auf Erlaß einer Adresse an Se. Majestät erwähnt. Ich will nur hier constatiren, daß dieser mein Antrag über meine Erwartungen hinaus realisirt ist und daß die königliche Autorität so erstarkt ist (der Präsident unterbricht den Redner, da er die Grenzen der persönlichen Bemerkung überschreitet).

Nach unwesentlicher Bemerkung der Abgg. v. Kardorf und Reichensperger wird sodann die Sitzung um 3½ Uhr geschlossen.

Nächste Sitzung morgen 10 Uhr. Tages-Ordnung: Fortsetzung der Debatte über das Creditgesetz.

---

**Berlin**, 24. Sept. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Wirklichen Geheimen Rath Freiherrn von Werther das Kreuz der Groß-Comthure des königlichen Hausordens von Hohenzollern verliehen.

Se. Majestät der König hat den Gerichts-Assessor Christian Ludwig Noldt zum Garnison-Auditeur in Spandau ernannt und dem Regierungs-Secretär Pechstein zu Frankfurt a. O. den Charakter als Rechnungs-Rath verliehen.

Der königliche Eisenbahn-Bau-Inspector Dieckhoff ist als technischer Hilfsarbeiter bei der königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau angestellt worden. — Der praktische Arzt rc. Dr. Ferdinand Trost ist zum Kreis-Wundarzt des Stadtkreises Aachen ernannt worden. — Der Oberlehrer Dr. Kolbe am Gymnasium zu Königsberg N./M. ist in gleicher Eigenschaft an das Gymnasium zu Stettin versetzt worden.

**Berlin**, 22. Septbr. [Se. Majestät der König] empfingen heute Vormittag eine Anzahl militärischer Meldungen im Beisein des Gouverneurs, ferner Se. kgl. Hoh. den Fürsten von Hohenzollern, Se. Durchlaucht den General à la suite Prinzen von Croy, den commandirenden General, General der Infanterie von Bonin, den General der Cavallerie Freiherrn von Manteuffel, — dessen Söhne, Portepee-Fähnrichs im Grenadier-Regiment König Friedrich Wilhelms IV. Nr. 2, von Sr. Majestät gesehen wurden — endlich den Oberst von Türck, Commandeur des sachsen-meiningen'schen Contingents, der einen Brief Sr. Hoheit des Herzogs überreichte. Se. Maj. nahmen die Vorträge des Militär- und des Civil-Cabinets entgegen und nahmen aus den Händen des Lieutenants von Raven im 8. Dragoner-Regiment die Orden seines verstorbenen Vaters, des General-Majors a. D. v. Raven, entgegen.

24. Sept. [Se. Majestät der König] nahm heute die Vorträge beider Cabinette entgegen und empfing die Meldungen des Generals der Infanterie Freih. Vogel von Falckenstein, der Generallieutenants von der Mülbe, von Plonski, von Griesheim, von Bronsart, von Prondzynski, von Röder, des Generalmajors von Kleist, der Obersten von Rauch, von Rentz und mehrerer anderer Offiziere.

[Ihre Majestät die Königin] wohnte gestern dem Gottesdienste in der St. Matthäikirche bei und begab sich hierauf nach Potsdam.

Nach Ihrer Rückkunft erschien die Königin im Hause des Grafen Behr-Negendank, wo Allerhöchstdieselbe Pathenstelle bei dem jüngstgeborenen Sohne übernahm.

Heute besichtigten Ihre Majestät die Kunstausstellung. Die Königin reist Abends zur Fortsetzung der unterbrochenen Cur nach Baden zurück. Den Kammerherrendienst hat Graf Portalès übernommen. (St.-A.)

[Graf Bismarck.] Die „Kreuzz." schreibt: Das Leiden, welches den Herrn Ministerpräsidenten Grafen v. Bismarck seit acht Tagen nöthigte, sich aller amtlichen Geschäfte zu enthalten, verhindert denselben auch gegenwärtig, sich der Leitung von Staatsangelegenheiten zu unterziehen. Der Herr Minister-Präsident ist von des Königs Majestät insbesondere auch von allen Immediat-Vorträgen dispensirt worden. Die Nachricht hiesiger Zeitungen ist daher unbegründet, daß der Herr Minister-Präsident in den letzten Tagen Vortrag bei Sr. Majestät dem Könige gehabt hätte.

[Zur Amnestie.] Der Justizminister bringt durch eine an sämmtliche Gerichte und Beamte der Staatsanwaltschaft erlassene allgemeine Verfügung vom 20. d. M. den vom selben Tage datirten allerhöchsten Amnestie-Erlaß mit der „Anweisung" zur Kenntniß, das zur Ausführung desselben Erforderliche „schleunigst zu veranlassen". Dabei sind die zur Ausführung des Amnestie-Erlasses vom 12. Januar 1861 ergangenen Bestimmungen zu beachten und auch im vorliegenden Falle analog zur Anwendung zu bringen.

* [Die Hof-Photographen L. Haase u. Co.] hatten heute die Ehre, die Frau Prinzessin Friedrich der Niederlande in ihrem Palais zu photographiren.

**Hannover**, 22. Septbr. [Excesse.] Merkmale der Erinnerung an die Bedeutung des 21. September (Geburtstag des Prinzen Ernst August von Hannover) zeigten sich gestern (neben einem Festessen, das im Odeon über 200 hannoversche Offiziere und einige Civilisten vereinigte) vielfach in der Stadt. Da hannoversche Fahnen nicht ausgehängt werden durften, so brachte man die gelbweißen Farben in allerlei Weise sonst an u. s. w. Leider kam es am Abend zu schlimmeren Kundgebungen, über die der „Hann. Cour." wie folgt berichtet: „Die selbstständigen Dienstleute, die mit einigen Mann Musik und einer Fahne Nachmittags nach Herrenhausen gezogen waren, brachten, von dort zurückgekehrt, dem Kronprinzen Ernst August ein Hoch aus. Von dieser Zeit an sammelte sich auf dem Bahnhofsplatze eine große Menschenmenge, welche das Denkmal umstand und von Zeit zu Zeit Hochs erschallen ließ. Gegen Abend durchzogen Haufen von Arbeitern, beurlaubten hannoverschen Soldaten im Civil oder in Uniform mit Achselklappen, sowie Schaaren von Kindern singend und lärmend verschiedene Straßen der Stadt. Später kam es leider zu einigen bedauerlichen Excessen der Menge gegen das Privateigenthum. Der Kaufladen einer Buchbinderwittwe an der Marktstraße wurde demolirt und mehrere Fenster in den oberen Etagen des Hauses zertrümmert, angeblich, weil die Wittwe am Morgen das Streuen von weißem und gelbem Sande vor ihrem Hause inhibirt hatte. Viel bedeutender war die Ausschreitung der Menge vor dem an der Ecke der Schuh- und Knochenhauerstraße liegenden Hause des Hof-Kürschnermeisters Schrader. Dieser, zugleich Lieferant von Militär-Effecten aller Art, hatte auch einige preußische Pickelhauben in seinen Schaufenstern zur Ansicht aufgestellt. Schon seit mehreren Abenden war es dort zu unruhigen Auftritten gekommen und Schrader hatte schon seit vorgestern die Pickelhauben aus dem Schaufenster entfernt. Gegen 9½ Uhr gestern Abend zog nun ein lärmender Haufe vor das Schradersche Haus, zertrümmerte die Läden der beiden Frontseiten des Hauses, zerstörte viele Sachen in den Läden, warf sie auf die Straße und zertrümmerte auch Fensterscheiben in der ersten Etage des Hauses nach der Knochenhauerstraße zu. Die Zerstörung ging so rasch vor sich, daß die Polizei erst erschien, als es fast beendet war, weshalb sie ihre Thätigkeit darauf beschränkte, die Straße zu säubern und einige wenige Verhaftungen vorzunehmen. Auf dem Bahnhofsplatze erschienen gegen 10 Uhr der Hilfsarbeiter bei dem Civil-Commissariat, v. Thielau (Herr von Hardenberg selbst ist krank) der General v. Schwarzkoppen, Major v. Schwarz, begleitet von Gendarmen, Polizei und einer Abtheilung Militär. Hier verlief sich die Menge aber bald, so daß ein Einschreiten unnöthig war. Auf dem Welfenplatz war ein Bataillon Militär aufgestellt, das indeß, da die Ruhe nicht weiter gestört ward, gegen Mitternacht den Befehl erhielt, wieder in die Quartiere einzurücken. Die Civil- und Militär-Autoritäten begaben sich auch nach der Knochenhauerstraße und trafen dort Maßregeln zur Aufrechterhaltung der Ordnung." (Die Polizeidirection hat in Folge der hier geschilderten Auftritte bereits eine von Haus zu Haus zu vertheilende Bekanntmachung erlassen, welche die geeigneten Anordnungen zur Bewahrung der Ordnung unter Hinweis auf die in den Landesgesetzen wider dergleichen Excesse vorgesehenen Strafen enthält.)

**Dresden**, 24. Sept. [Die Friedensverhandlungen.] Wie bereits telegraphisch berichtet, schreibt das „Dresd. J.": Wenn wir das Stadium, in welches die Friedensverhandlungen zwischen Sachsen und Preußen eingetreten, als ein sehr günstiges bezeichnet haben, so bedarf dieser Ausdruck, den vielfach umlaufenden Gerüchten gegenüber, denen leider nur gar zu leicht Glauben beigemessen zu werden pflegt, einer Erläuterung, um nicht zu Mißverständnissen zu führen. Da es in Berlin bis dahin überhaupt noch nicht gelungen war, über die vorliegenden einzelnen Fragen zu speciellen Verhandlungen zu gelangen, so mußte uns der Umstand, daß über die einschlagenden militärischen Fragen seit einiger Zeit Verhandlungen begonnen und zu einer vorläufigen Verabredung geführt haben, allerdings schon als sehr günstig erscheinen, zumal dadurch auch ein Herantreten an die übrigen Fragen in nähere Aussicht gestellt wurde. Ueber den Inhalt jener vorläufigen Verabredung haben wir aber damit um so weniger ein Urtheil aussprechen wollen und können, als uns derselbe nicht einmal in zuverlässiger Weise bekannt ist, wir aber bestimmt wissen, daß es sich zur Zeit eben nur um eine vorläufige Verabredung zwischen den beiderseitigen, militärischen Bevollmächtigten handelt, die noch viele Stadien zu durchlaufen hat und noch manchen Abänderungen unterliegen kann, ehe sie als endgiltig festgestellt betrachtet werden kann.

## Oesterreich.

**Wien**, 24. Sept. [Der Erbprinz von Augustenburg] ist gestern Früh im strengsten Incognito von München hier angekommen.

### Meteorologische Beobachtungen.

| Der Barometerstand bei 0 Grd. in Pariser Linien, die Temperatur der Luft nach Reaumur. | Barometer. | Luft-Temperatur. | Windrichtung und Stärke. | Wetter. |
|---|---|---|---|---|
| Breslau, 24. Sept. 10 U. Ab. | 332,92 | +15,9 | S. 2. | Heiter. |
| 25. Sept. 6 U. Mrg. | 333,00 | +12,6 | SO. 2. | Heiter. |

**Breslau**, 25. Sept. [Wasserstand.] O.-P. 13 F. 11 Z. U.-P. — F. 5 Z.

### Telegraphische Depeschen und Nachrichten.

**Darmstadt**, 24. September. Durch Verordnung vom heutigen Tage wird für sämmtliche im Jahre 1849 begangene politische Verbrechen Amnestie ertheilt.

**Mannheim**, 24. September. Bei der heute hier stattgefundenen Abgeordnetenwahl für die badische Kammer wurde Staatsrath Lamey mit 54 von 72 Stimmen gewählt. Frhr. v. Roggenbach erhielt 8 Stimmen.

**Florenz**, 23. September. Die „Gazzetta uffiziale" meldet: Die aus Palermo vertriebenen Banden haben eine große Menge Gewehre zurückgelassen. 200 Individuen sind verhaftet. Die Städte Siciliens fahren fort, dem Könige Adressen zu übersenden.

### Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

**Paris**, 24. Sept., Nachmittags 3 Uhr. Die Börse war sehr unbelebt. Die Rente eröffnete zu 69, 20 und schloß zu demselben Course. Consols von Mittags 1 Uhr waren 89¼ gemeldet. Schluß-Course: 3proc. Rente 69, 20. Italien. 5proc. Rente 56, 60. 3proc. Spanier —. 1proc. Spanier —. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Aktien 372, 50. Credit-Mob.-Aktien 666, 25. Lombard. Eisenbahn-Aktien 416, 25. Oesterr. Anleihe von 1865 312, 00. 6proc. Ver. St. pr. 1882 82⅞.

**London**, 24. Septbr., Nachm. 4 Uhr. Schluß-Course: Consols 89. 1procentige Spanier 34. Sardinier —. Italien. 5% Rente —. Lombarden 16⅞. Mexicaner 15¾. 5proc. Russen 88. Neue Russen 90. Silber 60⅞. Türk. Anl. 1865 31. 6proc. Verein. Staaten-Anl. pr. 1828 71¾.

**Frankfurt a. M.**, 24. September, Nachm. 2 Uhr 30 Min. Sehr wenig Geschäft. — Schluß-Course: Wiener Wechsel 91⅞. Finnländische Anleihe —. Neue 4½% Finnländische Pfandbriefe —. 6% Verein. St.-Anl. pro 1882 74⅞. Oesterr. Bankantheile 661. Oesterr. Credit-Actien 138. Darmst. Bank-Actien —. Oesterr. Elisabetbahn —. Rhein-Nahebahn —. Ludwigshafen-Berbach —. Hessische Ludwigsbahn —. 1854er Loose 55⅞. 1860er Loose 62⅞. 1864er Loose 67½. Badische Loose 51⅞. Kurhess. Loose 53¾. Oesterr. National-Anlehen 51⅞. 5% Metalliques 44. 4½% Metalliques 39.

**Wien**, 24. Sept. (Abendbörse.) Wenig Geschäft. Credit-Actien 153, 20. Nordbahn 165, 00. 1860er Loose 81, 10. 1864er Loose 74, 50. Oesterr.-Franz. Staatsbahn 190, 30. Galizier —, —. Böhmische Westbahn —, —.

**Hamburg**, 24. Septbr., Nachm. 2 Uhr 30 Min. Leblos, niedriger. Altona-Kieler Eisenbahn-Actien alte 38½, neue 32½. Schluß-Course: National-Anleihe 51¾. Oesterreich. Credit-Actien 58. Oesterreich. 1860er Loose 61¼. Mexicaner —. Vereinsbank 108¼. Norddeutsche Bank 118. Rheinische 116. Nordbahn 68⅞. Finnländische Anleihe 81¼. 1864er Russ. Prämien-Anleihe —. 1866er Russ. Prämien-Anleihe 76¾. 6pCt. Verein. Staaten-Anleihe pr. 1882 67⅞. Disconto 4 pCt.

**Hamburg**, 24. Septbr. [Getreidemarkt] sehr fest. Weizen loco lebhaft, fester. Pr. Septbr.-Octbr. 5400 Pfd. netto 130 Bancothaler Br., 129 Gld., pr. Octbr.-Novbr. 126 Br., 125½ Gld. Roggen pr. April-Mai ab Königsberg 73—74 verkauft, bleibt angeboten, ab Danzig zu 74—75 gemacht. pr. Septbr.-Octbr. 5000 Pfd. Brutto 79 Br., 78½ Gld., pr. Octbr.-November 79 Br., 78½ Gld. Oel loco ohne Umsatz, pr. Octbr. 27⅜—27¼. Kaffee ruhiger Markt. Zink ruhig. 13⅝ gefordert.

**Liverpool**, 24. Sept., Mittags. Baumwolle: 15,000 Ballen Umsatz. Gute Nachfrage.

Middling amerikanische 13¾, middling Orleans 14¼, fair Dhollerah 9¾, good middling fair Dhollerah 9, middling Dhollerah 8¼, Bengal 7—7¼, New Domra 10¾ à 10½, Pernam —.

**Antwerpen**, 24. Sept. Petroleum, raff. Type, weiß, flau, 71 Francs per 100 Ko.

**Köln**, 24. Septbr. Nachmittag 1 Uhr. Wetter regnerisch. Weizen ruhig, loco 8, pr. November 7, 13, pr. März 7, 15. Roggen: fester, loco 5, 15, pr. November 5, 4, pr. März 5, 13. Rüböl: matter, loco 14⁷⁄₁₀, pr. October 14, pr. Mai 14. Leinöl fest, loco 14²⁄₁₀.

**Paris**, 24. Septbr., Nachmittag 3½ Uhr. Rüböl pr. September 101, 50, pr. October-Dezember 101, 50, pr. Januar-April 102, 00. Mehl pr. September 70, 00, pr. November-Dezember 70, 50. Spiritus pr. October-Dezember 66, 00.

**London**, 24. Sept. Getreidemarkt (Schlußbericht). Englischer Weizen einen bis zwei Schillinge theurer, fremder fest gehalten. Gerste einen bis zwei, Hafer einen halben bis einen Schilling höher. — Schönes Wetter.

**Amsterdam**, 24. Septbr. Getreidemarkt (Schlußbericht). Weizen 5 Fl. höher. Roggen fest, lebhaft. Raps pr. April 75½. Rüböl pr. October 40, pr. Mai 42½.

---

[Breslauer Börse vom 25. Septbr.] [Schluß-Course.] 1 Uhr Nachmittags. Russisch Papiergeld 75¾—⅝ bez. u. Gld. Oesterr. Banknoten 78⅝—¾ bez. u. Gld. Schles. Rentenbriefe 92⅞ bez. u. Gld. Schles. Pfandbriefe 87⅞ bez. Oesterr. National-Anleihe 53¾ Gld. Freiburger 136 Br. Neisse-Brieger —. Oberschles. Litt. A. u. C. 165 bez. Wilhelmsbahn 51¼—51 bez. Oppeln-Tarnowitzer 73½ Br. Oesterr. Creditbank-Actien 59 bez. Schles. Bank-Verein 111¼ Gd. 1860er Loose 62¾ Gd. Amerikaner 75¼—⅛ bez. Warschau-Wiener 56 Br. Minerva 33¾ Br.

**Breslau, 25. Septbr. Preise der Cerealien.**

Festsetzungen der polizeilichen Commission pr. Scheffel in Silbergroschen.

| | fein | mittel | ordin. | | fein | mittel | ordin. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Weizen, w. alter | 86—90 | 82 | 75—78 | Roggen, neuer | 57—58 | 56 | 54—55 |
| dto. weiß. neuer | 84—88 | 81 | 75—77 | Gerste | 48 | 47 | 46 |
| do. gelber, alter | 83—86 | 80 | 75—77 | Hafer | 25—26 | 24 | 23 |
| do. do. neuer | 82—84 | 80 | 74—76 | Erbsen | 62—65 | 59 | 54—57 |
| Roggen, alter | 59—60 | 58 | 57 | | | | |

Notirungen der von der Handelskammer ernannten Commission zur Feststellung der Marktpreise von Raps und Rübsen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Raps | 210 | 200 | 180 | pr. 150 Pfd. Brutto in Sgr. |
| Winterrübsen | 188 | 178 | 170 | |
| Sommerrübsen | — | — | — | |
| Dotter | 152 | 142 | 136 | |

**Loco- (Kartoffel-) Spiritus** pr. 100 Qrt. bei 80% Tralles 15 Thlr. Br., 14⅚ Gld.

Officiell gekündigt: — Ctr. Weizen. 100 Ctr. Roggen. — Ctr. Hafer. — Ctr. Rapskuchen. — Ctr. Rüböl. — Ctr. Leinöl. — Qrt. Spiritus

## Berliner Börse vom 24. Septbr. 1866.

**Fonds- und Geld-Course.**

| | | |
|---|---|---|
| Freiw. Staats-Anl. | 4½ | 96 bz. |
| Staats-Anl. von 1859 | 5 | 103½ bz. |
| dito 1850. 52 | 4 | 88 bz. |
| dito 1853 | 4 | 88 bz. |
| dito 1854 | 4½ | 96⅜ bz. |
| dito 1855 | 4½ | 96⅜ bz. |
| dito 1856 | 4½ | 96⅜ bz. |
| dito 1857 | 4½ | 96⅜ bz. |
| dito 1858 | 4½ | 96⅜ bz. |
| dito 1864 | 4½ | 96⅜ bz. |
| Staats-Schuldscheine | 3½ | 83½ bz. |
| Präm.-Anl. von 1855 | 3½ | 124½ bz. |
| Berliner Stadt-Oblig. | 4½ | 101¼ bz. |
| Pfandbriefe. Kur- u. Neumärk. | 3½ | 79¼ bz. |
| Pfandbriefe. Pommersche | 3½ | 79⅛ B. |
| Pfandbriefe. Posensche | 4 | — — |
| Pfandbriefe. dito | 3½ | — — — |
| Pfandbriefe. dito neue | 4 | 88½ bz. |
| Pfandbriefe. Schlesische | 3½ | 87¼ G. |
| Rentenbriefe. Kur- u. Neumärk. | 4 | 90¼ bz. |
| Rentenbriefe. Pommersche | 4 | 90½ bz. |
| Rentenbriefe. Posensche | 4 | 89 bz. |
| Rentenbriefe. Preussische | 4 | 90 B. |
| Rentenbriefe. Westph. u. Rhein. | 4 | 94 B |
| Rentenbriefe. Sächsische | 4 | 91¼ B. |
| Rentenbriefe. Schlesische | 4 | 91⅞ G. |
| Louisd'or 111⅛ G. | | Oest. Bk. 78⅛ bz. |
| Goldkr. 9. 8 bz. | | Poln. Bkn. — — — |

**Ausländische Fonds.**

| | | |
|---|---|---|
| Oesterr. Metalliques | 5 | 47 B. |
| dito Nat.-Anl. | 5 | 53 bz. |
| dito Lot.-A. v. 60 | 5 | 62¼ bz. |
| dito dito 64 | — | 38½ bz |
| dito 54er Pr.-A. | 4 | 59 etw. bz. |
| dito Eisenb.-L. | — | 66 B. |
| Ital. neue 5proc. Anl. | 5 | 56¼ à 55¾ à 56 b |
| Russ. Engl. Anl. 1862 | 5 | 81⅛ bz. |
| dito Holl. Anl. 1864 | 5 | 93 G. |
| dito Poln-Sch.-Obl. | 4 | g A. 63¼ kl. 62¾ [b. |
| Poln. Pfandbr. III. Em. | 4 | 60⅛ bz. |
| Poln. Obl. à 500 Fl. | 4 | 87¾ bz. |
| dito à 300 | 5 | 88½ G. |
| Kurhess. 40 Thlr. Obl. | — | 53½ B. |
| Baden. 35 Fl. Loose | — | 29¾ B. |
| Amerikan. St.-Anl. | 6 | 75⅝ à 75 à 75⅛ b |

**Eisenbahn-Prioritäts-Actien.**

| | | |
|---|---|---|
| Berg.-Märkische | 4½ | — — — |
| dito II. | 4½ | 95½ bz. |
| dito IV. | 4½ | 94 B. |
| dito I. v. St. 3½ g. | 3½ | 75¼ bz. |
| Cöln-Minden | 4½ | 95½ bz. |
| dito II. | 5 | 102 B. |
| dito | 4 | 86 G. |
| dito III. | 4 | — — — |
| dito | 4½ | 93¾ G. |
| dito IV. | 4 | 84½ B. |
| dito V. | 4 | 82½ bz. |
| Cos.-Oderb. (Wilh.). | 4 | 82½ B. |
| dito III. Em. | 4½ | 90 B |
| Gal. Ludwigsb. | 5 | 75 B. |
| Niederschl.-Märk. | 4 | 89 bz. u. B. |
| dito conv. | 4 | 89¼ G. |
| dito III. | 4 | — — — |
| dito IV. | 4½ | — — — |
| Ndschl. Zweigb. L. C. | 5 | 99 B. |
| Oberschles. A. | 4 | — — — |
| dito B. | 3½ | 78½ G. |
| dito C. | 4 | — — — |
| dito D. | 4 | 88¾ G. |
| dito E. | 3½ | 78¼ bz. |
| dito F. | 4½ | — — — |
| Oest.-Franz. | 3 | 243½ bz. |
| Oest. südl. St.-B. | 3 | 224½ bz. |
| Rhein v. St. gar. | 4½ | — — — |
| Rhein-Nahe-B. gar. | 4½ | 94¾ bz. |

**Eisenbahn-Stamm-Actien.**

| Dividende pro | 1864 | 1865 | Zf. | |
|---|---|---|---|---|
| Aachen-Mastrich | — | — | 4 | 34 bz. |
| Amsterd.-Rottd. | 6¹⁹⁄₂₀ | — | 4 | 104½ bz. |
| Berg.-Märkische | 7½ | 9 | 4 | 149½ bz. |
| Berlin-Anhalt | 11⅚ | 13 | 4 | 215 etw. bz. |
| Berlin-Görlitz | — | — | 4 | 73¾ B. |
| dito St.-Prior. | — | — | 5 | 100 B. |
| Berlin-Hamburg | 10 | 9½ | 4 | 158¼ etw. bz. |
| Berl.-Potsd.-Mgd | 16 | 16 | 4 | 205 bz. |
| Berlin-Stettin | 7⅚ | — | 4 | 136 bz. |
| Böhm.-Westb. | 5 | — | 5 | 69¼ etw. bz. u. G. |
| Breslau-Freib. | 8⅔ | 9 | 4 | 135½ B |
| Cöln-Minden | 15⅚ | — | 3½ | 143¾ bz. |
| Cosel-Oderberg | ¾ | 2¼ | 4 | 51½ bz. |
| dito St.-Prior. | — | — | 4½ | — — — |
| dito dito | — | — | 5 | — — — |
| Galiz. Ludwigsb. | 9 | — | 5 | 81¾ bz. |
| Ludwigsh. Bexb. | 9⅕ | 10 | 4 | 147½ bz. |
| Magd.-Halberst. | 25 | 15 | 4 | 197 bz. |
| Magdb.-Leipzig. | 18¾ | — | 4 | 266 B. |
| Mainz-Ludwigsh | 7½ | — | 4 | 130 bz. |
| Mecklenburger | 3½ | 3 | 4 | 70 bz. |
| Neisse-Brieger | 4⅗ | 5⅚ | 4 | 98 B. |
| Niedrschl. Märk. | 4 | 4 | 4 | 89⅞ B. |
| Niedrschl. Zwgb. | 4¹⁄₁₂ | 3⅞ | 4 | 72 G |
| Nord. Fr.-Wilh. | 3¹¹⁄₁₅ | — | 4 | 69½ bz. |
| Oberschles. A. | 10 | 11⅔ | 3½ | 165 G. |
| dito B. | 10 | 11⅔ | 3½ | 145½ bz. |
| dito C. | 10 | 11⅔ | 3½ | 165 G. |
| Oestr.-Fr. St.-B. | 5 | — | 5 | 97¼ à ½ bz. |
| Oest. südl. St.-B. | 8 | 7⅞ | 5 | 108¼ à 107¾ b. u. |
| Oppeln-Tarnow. | 3¼ | 3¼ | 5 | 73 bz. [G. |
| Rheinische | 6¼ | — | 4 | 117½ bz. |
| dito Stamm-Pr. | 6¼ | 7 | 4 | 118¼ G. |
| Rhein-Nahebahn | — | — | 4 | 28⅜ bz. |
| Stargard-Posen. | 3½ | — | 3½ | 92¼ bz. |
| Thüringer | 8 | 8⅞ | 4 | 130 B. |
| Warschau-Wien | 7¹¹⁄₁₂ | — | 5 | 57 B. |

**Bank- und Industrie-Papiere.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Berl. Kassen-V. | 7¹⁄₁₀ | 8¼ | 4 | 152 G |
| Braunschw. B. | — | — | 4 | 85¼ G. |
| Bremer Bank | 7⁸⁄₁₀ | 6½ | 4 | 115¼ G. |
| Danziger Bank | 7½ | 7⁸⁄₁₀ | 4 | 107 G. |
| Darmst. Zettelb. | 8 | 7½ | 4 | 97½ B. |
| Geraer Bank | 8 | 7⅝ | 4 | 104 etw. bz. |
| Gothaer „ | 7 | 7½ | 4 | 88 G. |
| Hannoversche B. | 5⅔ | 4 | 4 | 81¼ B. |
| Hamb. Nordd. B. | 7⅚ | 9 | 4 | 117½ B. |
| „ Vereins-B. | 7²¹⁄₃₂ | 8¹⁹⁄₃₂ | 4 | 108½ B. |
| Königsberger B. | 6¾ | 6½ | 4 | 108 G. |
| Luxemburger B. | 4 | 6 | 4 | 81 B. |
| Magdeburger B. | 5⁹⁄₁₀ | 5½ | 4 | 95 G. |
| Posener Bank | 7 | 6½ | 4 | 99 etw. bz. |
| Preuss. Bank.-A. | 10¹⁹⁄₃₀ | 10¹⁴⁄₁₅ | 4½ | 156½ bz. |
| Thüringer Bank | 4 | 4 | 4 | 66 B |
| Weimar „ | 7 | 6½ | 4 | 86⅞ etw. bz. |
| Berl. Hand.-Ges. | 8 | 8 | 4 | 107¼ B. |
| Coburg Credb. A. | 8 | 8¼ | 4 | 91 etw. bz. |
| Darmstädter „ | 6 | 6½ | 4 | 82 bz. |
| Dessauer „ | — | — | — | 2¼ mehr bz |
| Disc.-Com.-Ant. | 6½ | — | 4 | 97½ bz. |
| Genfer Credb.-A. | — | ½ | 4 | 25¼ bz. |
| Leipziger „ | 4 | — | 4 | 80 B. |
| Meininger „ | 7¼ | — | 4 | 94 etw. bz. |
| Moldauer Lds.-B. | — | — | 4 | 20½ etw. bz. |
| Oesterr. Credb. A. | 5 | — | 5 | 59 bz. |
| Schl. Bank-Ver. | 6½ | 7⅞ | 4 | 112 B. |
| Minerva | — | 1 | 5 | 33 bz. |
| Fbr. v. Eisenbdf. | 8½ | 5½ | 5 | 96 G. |

---

**Berlin**, 24. Sept. Weizen loco 56—78 Thlr. nach Qualität, ordinär bunter poln. 61 Thlr. ab Kahn bez. — Roggen loco 80—83pfd. 47½—¾ Thlr. ab Kahn und 49 Thlr. am Bassin bez., 80—82pfd. pari und mit ½ Thlr. Aufgeld gegen Sept.-Oct. getauscht, abgelaufene Anmeldungen 48¾.

⊕ **Breslau**, 25. September. Wind: Süd. Wetter: schön. Thermometer Früh 14 Grad Wärme. Am heutigen Markte blieb im Allgemeinen gute Kauflust vorherrschend und waren Preise vollständig behauptet.

Weizen bei lebhafter Frage, pr. 85 Pfd. schlesischer neuer weißer 76—88 Sgr., gelber neuer 75—84 Sgr., feinste Sorte über Notiz bezahlt. — Roggen gut beachtet, pr. 84 Pfd. neuer 54—58 Sgr., alter 58—60 Sgr., feinste Sorte über Notiz bezahlt. — Gerste behauptet, pr. 74 Pfd. weiße 48—49 Sgr., helle 46—47 Sgr., gelbe 45 Sgr. — Hafer preishaltend, pr. 50 Pfd. neuer 22—26 Sgr. — Erbsen in Futterwaare sehr gefragt. — Wicken ohne Handel. — Oelsaaten bei ruhiger Frage wenig verändert. — Lupinen ohne Handel. — Schlesische Bohnen wenig beachtet, pr. 90 Pfd. 70 bis 90 Sgr., feinste Sorten über Notiz bezahlt. — Schlaglein wenig zugeführt. — Rapskuchen behauptet, 42 bis 44 Sgr. pr. Ctr.

---

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth und Comp. (W. Friedrich) in Breslau.